



## Paroles et silences autour du suicide voyageur

Robin Foot

### ► To cite this version:

Robin Foot. Paroles et silences autour du suicide voyageur. Marie Buscatto, Marc Lorient, Jean-Marc Weller. Au-delà du stress au travail. Une sociologie des agents publics au contact des usagers, Érès, pp.55-74, 2008, Clinique du travail. halshs-00436519

**HAL Id: halshs-00436519**

**<https://shs.hal.science/halshs-00436519>**

Submitted on 26 Nov 2009

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

In *Au-delà du stress au travail. Une sociologie des agents publics au contact des usagers* sous la direction de Marie Buscatto, Marc Lorient, Jean-Marc Weller, Érès, 2008, pp. 55-74.

## PAROLES ET SILENCES AUTOUR DU SUICIDE VOYAGEUR

Robin Foot,  
LATTS/CNRS

Le métro est confronté depuis le début des années 70 à une montée des suicides voyageurs. Leur nombre s'est stabilisé à un niveau haut même si les chiffres peuvent varier d'une année sur l'autre. Entre les suicides et les chutes, il y a près de cent cinquante « accidents graves voyageurs » par an, pour reprendre la terminologie employée par la RATP dans ses annonces au public. Ces accidents sont une cause majeure de la dégradation de la qualité de service du métro et un événement dont l'occurrence est probable pour chaque conducteur au cours de sa vie professionnelle. Que l'on soit élu du personnel ou directeur au métro, l'accord se fait sur ce point :

*« les suicides sont un stress permanent pour le personnel de conduite »* (élu au Comité Régie d'Entreprise de la RATP, séance du 27/09/2006).

*« On parle des suicides comme de quelque chose qui arrive. Ça fait partie du boulot »* (Cadre dirigeant du métro, entretien du 12/09/1997).

Malgré l'importance à la fois collective et individuelle de ce problème, sa prise en charge se fait sur un mode duale dans l'organisation :

- Quand on supprime les conducteurs, la question ne semble pas se poser depuis le début du projet « d'automatisation. intégrale » du métro en 1986 : on protège le métro des voyageurs à l'aide portes palières implantées sur les quais (Foot, 2005). C'est la solution qui a été adoptée sur la ligne 14, décidée en 1989 et inaugurée en 1998, c'est également celle qui sera adoptée sur la ligne 1 quand, à l'horizon 2010, elle fonctionnera sans conducteurs dans les rames.
- Par contre, lorsque les conducteurs restent en place, le traitement est sensiblement différent. Depuis 1999, l'Institut d'Accompagnement Psychologique et de Ressources (IAPR) créé conjointement par la RATP et la GMF, apporte un soutien psychologique en cas d'événement traumatique si les agents en font la demande. Cette aide aux conducteurs se fait donc *a posteriori* de l'accident. Il ne l'évite pas.

Depuis peu, pourtant, à l'occasion d'un nouveau programme de modernisation du réseau métro, on constate un changement de registre dans « l'aide » apportée aux conducteurs, mais celle-ci reste toujours marquée par une différence d'approche suivant que la RATP se préoccupe de ses automatismes ou de ses conducteurs. Entre février 2006 et janvier 2007, la RATP a testé trois types de portes palières sur les quais des stations Saint-Lazare et Invalides de la ligne 13 pour, d'une part, choisir le constructeur qui équipera *toutes* les stations de la ligne 1 « automatique » et, d'autre part, vérifier la pertinence de ce concept pour les lignes « à conducteurs » afin, éventuellement, d'en équiper une dizaine de stations de la ligne 13. Dans le premier cas, le financement est déjà acquis, dans le second, il reste à négocier. Dès lors qu'il y a des conducteurs, le travail de justification semble plus difficile et les arguments mobilisés changent. En particulier, les arguments de sécurité ou de régularité

ne paraissent plus suffisants pour emporter la décision du STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France).

Cette dissymétrie de traitement entre les hommes et les machines ne doit pourtant pas nous orienter vers une lecture « misérabiliste » de la situation créée. En effet, si souvent le déni du risque est associé à la précarité des salariés et aux formes spécifiques de leur subordination, dans l'espace du métro, tel n'est pas le cas. Les conducteurs sont une catégorie fortement syndiquée ayant une position centrale dans le système de relations professionnelles. Ils peuvent faire valoir leur point de vue et se faire entendre. L'analyse ne peut donc faire l'économie de la compréhension des processus par lesquels des salariés intériorisent un risque comme faisant partie du métier et contribuent à créer une situation où celui-ci est supportable.

C'est à comprendre ce type de processus que l'on s'attache en suivant la manière dont le « suicide voyageur » a « articulé », dans l'espace du métro, un dialogue entre les conducteurs et leurs responsables hiérarchiques où se sont mêlés aussi bien des énoncés que des pratiques et des objets techniques. Ce suivi nous permet de prendre la mesure de la difficulté à comprendre ces situations où le stress et l'anxiété sont mis en jeu car les silences peuvent prendre plus d'importance que les paroles (Callon et Rabeharisoa, 1999).

En effet, le silence entourant un danger n'est pas forcément le signe qu'il n'est pas pris en compte. Le rapport entre la parole et le silence n'est pas donné. Souvent, taire le danger, ne « *jamais parler de risque, d'accident, ni de peur* » est le signe que, au sein d'une communauté professionnelle, s'est mise en place « *une idéologie défensive de métier* » dont la valeur fonctionnelle est de permettre la poursuite du travail sans remaniement du rapport au danger autrement que par la neutralisation de l'anxiété<sup>1</sup> (Dejours, 1993 : 90). Pourtant, la question n'est peut-être pas si simple qu'il y paraît au premier abord. En effet, la peur peut être tue et, néanmoins, que, dans le silence, se développe des stratégies efficaces de prévention de ce danger. Ainsi les tailleurs de pierre ont-ils articulé, dans une langue de métier qui fait de la pierre un être vivant et social, des pratiques professionnelles de prudence (Cru, 1985). L'anxiété contenue par des « savoir-faire de prudence », il n'est dès lors plus besoin d'évoquer un danger mis à distance. À l'inverse, on peut « clamer sa peur » sans pour autant parvenir à éloigner le danger, à l'instar des conducteurs SNCF (Cru, 1997).

La langue qui, a cette « *capacité de manifester des relations insoupçonnées (...) en tant que dépôt d'un travail collectif* » (Bourdieu, 1982 : 172), en faisant correspondre, dans le verbe « appréhender », au sens premier de « saisir par l'esprit », celui de « penser à un danger » puis celui de « craindre », nous prémunit contre cette illusion naïve qu'il suffirait de dire le danger pour s'en protéger. Le risque qu'une prise de parole inconsidérée sur le danger n'ébranle la stratégie défensive du groupe, sans pour autant permettre la mise en place d'une stratégie alternative, semble suffisamment prégnant pour que la communauté professionnelle manifeste ses réticences à changer ses manières de dire, et surtout de taire, le danger.

L'histoire de cette question du suicide voyageur dans le métro parisien sur longue période, vingt ans, nous fait entrer dans la complexité des processus de composition de ces situations de travail que l'anxiété trame. Nous n'avons pas ici la prétention d'en rendre compte de façon exhaustive mais

---

<sup>1</sup> Nous reprenons ici le terme d'*anxiété* adopté par C. Dejours dans la première édition de son ouvrage (Dejours, 1980). Douze ans plus tard, lors de la réédition du texte, il substitue de manière systématique au terme d'anxiété celui de peur dans le troisième chapitre. Pourtant, même si les deux sens sont proches, le terme d'anxiété a l'avantage de renvoyer à un état psychique susceptible d'être mobilisé dans plusieurs registres tandis que la peur, en tant qu'émotion, tend à nous « saisir » et à nous fixer dans un seul registre. Il est probablement plus « économique » pour un groupe de contenir l'anxiété que de taire la peur une fois celle-ci établie comme émotion.

seulement de rapporter quelques moments singuliers, quelques « articulations » (Latour, 1999), du métro et du suicide, d'une histoire pas achevée, encore en devenir.

## ***PREMIERE ARTICULATION : DE LA MORT D'UN VOYAGEUR A LA GREVE DES CONDUCTEURS (1984-1986)***

Il est toujours délicat et arbitraire de vouloir assigner une origine à un processus, « *car ce fut de mesquinerie en mesquinerie, de petite chose en petite chose que, finalement, les grandes choses se sont formées. À la solennité de l'origine il faut opposer, en bonne méthode historique, la petitesse méticuleuse et inavouable de ces fabrications, de ces inventions* » (Foucault, 1994 : 544). La modernisation actuelle du métro n'échappe pas à cette règle. La mort d'un voyageur en novembre 1984, coïncé dans une porte et entraîné au départ d'un train de la gare de Torcy sur la ligne A du RER, constitue un de ces commencements. Certes, il s'agit d'un fait dramatique, mais il aurait pu être recouvert par le silence car il est, somme toute, malheureusement banal. Mais il va être pris dans la langue et se propager dans et hors la corporation ferroviaire, pour produire du sens et faire événement (Deleuze, 1969 : 34).

Plusieurs éléments vont contribuer à transformer ce fait en événement.

Il y a d'abord une tension énorme sur la ligne A. Celle-ci est saturée et des consignes sont régulièrement données aux conducteurs pour accélérer le mouvement des trains et pour « forcer » la fermeture des portes afin de ne pas perdre de temps. Sur ces trains de près de 120 mètres de long, dès qu'il y a un peu d'affluence, on ne distingue plus vraiment ce qui se passe à l'arrière. De plus avec l'installation de la conduite centrale qui permet au conducteur de rester assis face à la voie, la surveillance des échanges voyageurs entre le quai et le train se fait par l'entremise des téléviseurs implantés en tête de quai. Dès que le train démarre le conducteur ne peut plus assurer de surveillance visuelle. À cause de travaux sur la voie, le conducteur a interrompu la procédure de fermeture des portes et l'a relancé sans la reprendre depuis le début. D'un point de vue formel, il y avait donc faute et une sanction interne, du point de vue de la hiérarchie, devait être prononcée :

*« C'est moi qui ai plumé le conducteur. Au niveau de la direction, cela avait été très conflictuel. On avait un milliard d'investissement avec la conduite centrale. Il fallait réagir, faire quelque chose pour responsabiliser les conducteurs à la fermeture des portes (...) On lui a mis une sanction faible. Je ne me sentais pas de mettre plus. Je ne voulais pas faire un lien entre la faute et le mort. Je ne voulais pas « tuer » le mec. La sanction ne tuait pas le mec. La conduite centrale venait d'être installée. Il fallait réagir pour signifier qu'il fallait regarder et pas démarrer comme ça. Il y avait les télés, il fallait les regarder »* (Directeur de Meteor, ancien cadre ligne A, entretien du 09/09/1997).

Mais une plainte déposée par la famille enclenche des poursuites pénales devant le tribunal de Meaux. D'interne, le débat sur la faute du conducteur devient public. Malgré la dénégation du responsable de la RATP, cette sanction crée un lien entre la « faute » du conducteur et la mort du voyageur. C'est d'ailleurs essentiellement sur la base de cette sanction que le tribunal de Meaux condamnera le conducteur le 19 décembre 1985. La réaction des conducteurs sera exceptionnelle par sa date, le premier jour d'un départ en vacances, la spontanéité et l'ampleur.

Un préavis de grève a bien été déposé pour le vendredi 20 décembre, mais il ne porte que sur la ligne A. Dès le matin, les syndicats sont surpris par l'extension spontanée du mouvement. Sans préavis, une grève sauvage s'étend progressivement à tout le réseau RER puis à l'ensemble du métro et, enfin, le réseau de bus est affecté également par ce mouvement. En ce jour de départ en vacances, les usagers sont pris par surprise, sans avoir pu anticiper ce mouvement. À la différence des conflits annoncés, il règne ce jour une forme de panique et le sentiment d'avoir été pris au piège domine.

Pour la hiérarchie, la surprise est également totale. La réaction des agents est inattendue. Certains cadres dirigeants s'interrogent sur les causes de ce mouvement, sur ce sens qui leur a échappé :

*« On ne l'a pas vu comme ça. Le type a fait une grève de la faim à Torcy. La réaction nous a surpris. On avait cru qu'un regard extérieur allait permettre de mieux marquer le coup. L'extension du mouvement à tout le réseau, c'était un moyen de marquer les limites : « Le pouvoir, la direction et les juges nous désignent comme des lampistes ». Les machinistes ont aussi croqué dans cette affaire car ils pouvaient aussi être poursuivis. Les dirigeants, on était gêné, mais on se sentait impuissant » (Directeur de Météor, ancien cadre ligne A, entretien du 09/09/1997).*

*« Au moment du procès, il y avait une délégation de plusieurs centaines d'agents de la RATP. Il y avait l'avocat de la RATP. Et pas un cadre, personne de l'encadrement, si petit soit-il. Uniquement du personnel d'exécution. Dans la salle du tribunal, ce qui est compréhensible, le personnel s'est dit : « On se fout de nous. L'entreprise, la direction, tout le monde se fout de nous » (...) ». L'avocat de la RATP qui intervenait en général dans ces affaires a bien plaidé dans le sens de trouver des excuses, de minimiser l'affaire, mais personne de la direction (...) Il y a eu un sentiment « on se moque de nous, on nous méprise », un sentiment d'abandon » (Claude Quin, Président de la RATP, 1981-1986, entretien du 03/03/1997).*

Mais, même si ce conflit débouche sur une meilleure prise en compte des problèmes de sécurité liés au service voyageur, en termes de moyens matériels et humains (ex. les aides à la fermeture des portes) et de moyens réglementaires, avec la suppression ou la révision de certaines procédures, et une plus grande implication des syndicats sur les problèmes de sécurité, l'ensemble de ces éléments, qui dans les faits correspondent à une mise en cause de l'organisation du travail antérieure, n'amène pas la hiérarchie à reconsidérer sa position sur la responsabilité du conducteur. Celui-ci reste seul à porter le poids de la mort du voyageur et l'on entend bien, dans la bouche du cadre qui l'a sanctionné, la violence de la situation puisqu'une sanction peut « tuer le mec » responsable. À la violence de ces situations de travail où l'on peut effectivement tuer des gens, la sanction répond par la clôture de l'espace de la responsabilité. Elle délimite et symbolise le lieu d'assignation de la responsabilité de la mort du voyageur, dans le conducteur donc.

Dès lors que la hiérarchie se protège derrière la réglementation, même si elle s'avère inadaptée, et se refuse *a priori* à considérer « l'agencement organisationnel » (Girin, 1995) pour ne pas analyser la distribution des responsabilités, il n'est pas étonnant que le réel du travail ne fasse pas retour dans l'organisation (Amalberti et Barriquault, 1999). Il reste enfermé dans le terrain et, tant qu'il n'y a pas d'accident, tout paraît conforme. L'accident, de fait, fonctionne comme le seul système d'alarme efficace. Ce procès, la grève et les négociations ultérieures sur la sécurité n'ont pas modifié cette logique d'action. Ainsi, peu de temps après, c'est dans la circulation des trains sur le RER que s'est rejoué ce type de tension dans le travail où les rapports de subordination hiérarchique sont mobilisés pour faire supporter, par les « lampistes », les défaillances du dispositif productif :

*« Vers 1986, on a enlevé la répétition continue de signaux en cabine. Après, on a eu 47 franchissements de signaux. On s'est retrouvé avec des gens qui avaient peur. Moi aussi j'avais la trouille. Trois fois on a frôlé la catastrophe. Tout le monde était sensibilisé, mais on était impuissant. On demandait aux gens de taper dans le dur. On disait de ne plus avoir peur du (signal) jaune. Il fallait taper dans le jaune, ne pas ralentir. Nous, on les culpabilisait et eux se sentaient impuissants. À cette époque, j'ai écrit une lettre pour qu'après le jaune, les conducteurs roulent à 30 à l'heure. Il a fallu un accident sur la B pour que la mesure soit appliquée » (Directeur de Météor, ancien cadre ligne A, entretien du 09/09/1997)*

Ce conflit du 20 décembre 1985, loin d'éclairer la question des « accidents voyageurs » d'un jour nouveau va, au contraire, entraîner une forme d'occultation encore plus complète de ce rapport si singulier entretenu par les conducteurs au danger et à la sécurité, à ce travail qui se fait tout le temps au risque du voyageur. Les effets publics de ce conflit en ont, en quelque sorte, écrasé les causes.

## *DEUXIEME ARTICULATION : LES PORTES PALIERES ET L'INVENTION DE « L'INTRUSION SUR VOIE » (1986-1989)*

À peine entr'ouverte, la « boîte noire » du travail se referme et un projet d'automatisation intégrale du métro, jusque-là latent, se manifeste explicitement sous couvert de lutte contre le « corporatisme » des conducteurs. Cette figure de dénonciation classique (Boltanski et Thévenot, 1987) reproche à un groupe professionnel de mettre en avant sa reproduction sociale, au détriment de sa dimension fonctionnelle. Ce point de vue critique justifie alors l'économie d'un détour par le réel de l'activité pour procéder à l'excommunication de ce groupe. Cette grève annonce l'émergence d'un projet d'automate industriel qui, renouant avec une idéologie aussi ancienne que l'industrie, puisse débarrasser l'exploitation du métro des « caprices de la main d'œuvre » (Ure, 1836 : 13). Cette réponse technicienne aura pour nom AIMT (Automatisation Intégrale du Mouvement des Trains). La crédibilité de ce projet va se renforcer avec la grève des conducteurs de l'hiver 86/87 qui, classiquement cette fois, pose la question de la position des conducteurs dans le système de relations professionnelles (Foot, 1987). La fin des conducteurs se profile dans cette dialectique de l'automate et de la grève.

À eux seuls, ces conflits n'expliquent naturellement pas tout. Depuis le début des années 80, l'idée d'automatiser le métro était présente, mais jusque-là elle n'avait pas trouvé d'ouverture pour s'exprimer. Le conflit lui donne cette opportunité. Le départ de Claude Quin, en juin 1986, intervient également. Contrairement à la tradition, il a été un véritable Président de Conseil d'Administration, utilisant toutes les ressources réglementaires pour intervenir dans la gestion de l'entreprise (Quin, 1985). Avec la première cohabitation politique, il est remplacé par un Président « faible », à trois ans de la retraite, Paul Reverdy. Celui-ci laisse le champ libre à cette réponse technicienne.

Dans ce processus de formalisation du projet AIMT, qui s'enclenche en 1986, un nouvel objet technique, les portes palières implantées sur les quais, réarticule la relation du métro au voyageur dans l'espace de la station. C'est autour de la définition formelle et fonctionnelle de ces portes palières que la direction du ferroviaire réfléchit aux suicides et accidents voyageurs dans l'organisation. Ce que la mort d'un voyageur et la grève des conducteurs ne sont pas parvenus à produire, l'invention d'un objet technique le fera.

Cette réflexion se fait dans le cadre concret d'un appel d'offre pour l'automatisation d'une ligne existante. En octobre 1987, cela concerne la ligne 7bis, mais la Direction du métro considère rapidement cette ligne comme non significative. En juin 1988, elle choisit de porter le projet AIMT sur la ligne 11.

Le travail de définition des portes palières débute sur un paradoxe. Leur présence est revendiquée par les ingénieurs mais, du fait de leur coût et de la complexification technique qu'elles introduisent, elles sont un obstacle à l'acceptation du projet AIMT. L'argument mobilisé pour convaincre la tutelle du bien fondé de cette demande déplace la question des portes palières du métro aux voyageurs. En avril 1986, dans une étude adressée à la Direction des Transports Terrestres<sup>2</sup>, la direction du ferroviaire justifie le choix des portes palières non pas pour des raisons techniques liées à l'automatisation de la conduite mais pour des raisons de qualité de service. Il y a un *“intérêt intrinsèque de portes palières de hauteur suffisante”* quel que soit le mode de conduite. Ces calculs sont réalisés *“indépendamment d'une opération d'automatisation intégrale du mouvement des trains, donc sans faire intervenir l'économie apportée par l'absence de conducteurs”*<sup>3</sup> et font état d'un taux de rentabilité interne de 4%.

---

2 Lettre de l'Ingénieur en Chef, Chef du Service des Etudes de l'Exploitation adressée à l'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Direction des Transports Terrestres, en date du 29 avril 1986 (référence : FC 86-0539)

3 Rapport de synthèse : FC M 3215 A, Mai 1986.

Durant tout le processus de définition du projet, ce taux de rentabilité interne augmentera sans cesse pour atteindre plus de 11% en 1987<sup>4</sup>.

Le point remarquable de ces calculs est qu'ils n'intègrent pas, et ce de manière explicite, le coût de l'insécurité publique : *“Les valeurs de perturbations retenues ne tiennent pas compte des répercussions post-incidents. On pourrait aussi quantifier le coût social des voyageurs tués ou blessés”* (ibidem). Si donc le suicide et la mort ne sont pas ignorés des services d'études, ils ne semblent pas contribuer à la définition des portes palières autrement que par défaut.

La mort du voyageur ou l'économie salariale permises par la suppression des conducteurs ne sont pas des arguments mobilisés pour justifier de la présence de portes palières sur les quais du projet AIME. Leur présence se fait, en apparence, au nom de la seule qualité de service.

Pourtant, dans un compte-rendu du « comité restreint du 16 mai 1989 », portant exclusivement sur le projet AIME et les portes palières et réunissant, outre la Direction Générale de la RATP, les Directeurs du Ferré, des Travaux Neufs et des Équipements Électriques ainsi que leurs Chefs des services études, une autre histoire de la prise en compte, par les portes palières, du suicide et des conducteurs apparaît.

Dans ce document, il ressort, au contraire, que la demande de portes palières par la Direction du réseau ferré se fait dans le seul cadre de l'automatisation : *“Le réseau ferré ne conçoit pas d'exploiter un système automatique qui ne comprendrait pas de portes palières”*<sup>5</sup>. Ses arguments ne reprennent pas tant l'argument économique de la qualité de service que celui du danger représenté par les voyageurs. En effet, elle explicite les « quatre avantages déterminants du système de portes palières hautes » :

- *protection vis-à-vis des suicides*
- *protection vis-à-vis de l'envahissement du tunnel par des individus mal intentionnés (voleurs à la tire, clochards...)*
- *protection vis-à-vis des descentes sur la voie (recherche d'objet, traversées de voie pour gagner le quai d'en face...)*
- *suppression des risques d'entraînement des voyageurs lors du départ des trains »*<sup>6</sup>

Dans leur formulation, ces arguments sont troublants car, si la question de la sécurité est présente, il s'opère une inversion du sens. En effet, il ne s'agit pas de protéger les voyageurs du suicide, mais le métro « vis-à-vis des suicides ». La Direction générale, probablement sensible à l'incongruité de la formulation, en fera une traduction qui transformera radicalement l'expression du danger par le réseau ferré : *« Les portes palières doivent répondre aux deux objectifs suivants : éviter les intrusions et éviter les entraînements de voyageurs »*.

Cette nouvelle formulation, si elle évite de présenter une Direction avant tout préoccupée de se protéger du public, crée un autre effet de décalage. En substituant aux termes de suicide, d'envahissement et de descente, un seul terme générique, celui d'intrusion, elle aligne la problématique des portes palières non sur la sécurité des personnes, mais sur un rapport sécuritaire au territoire. Le terme d'intrusion évoque plus certainement le sans-gêne de certains à pénétrer dans un espace où il n'a rien à y faire que l'acte désespéré d'une personne qui se jette sur la voie devant une rame de métro. Dans cette expression « intrusion », il n'est pas possible, pour qui est extérieur à la RATP, d'entendre « suicide ». De nouveau, la question de l'accident et de la mort du voyageur, à peine ouverte, se

---

4 “Les portes palières”, document de la Direction du réseau ferré, Service FC, mai 1989, référence FC M 3698.

5 Compte rendu du comité restreint du 16 mai 1989, document TT 89-7128.

6 *Les portes palières*, Service d'études du Ferré, FC/MJC-FC M 3698, mai 1989. Annexé au compte rendu du Comité restreint du 16 mai 1989.

referme. La mort du voyageur, occultée par les effets du conflit de 1985, sera condamnée au silence, en 1989, avec cette invention langagière, celle de l'intrusion sur voie.

### *TROISIEME ARTICULATION : LE HORS-JEU DES CONDUCTEURS DANS L'AUTOMATISATION ET LA SECURITE (1989-1998)*

Le projet AIME, qui s'était nourri des conflits des conducteurs, va disparaître au détour d'un autre conflit, celui des ouvriers de la maintenance.

Sous la présidence de Paul Reverdy, les anciennes stratégies catégorielles ont repris le dessus. La volonté de restaurer une parité salariale entre agents des différents réseaux et des ateliers, affirmée sous la présidence de C. Quin, disparaît. La grève de 1986 a clos cette période et restauré les conducteurs et leur syndicat catégoriel, le SAT (Syndicat Autonome Traction), au cœur du système de relations professionnelles. Depuis, l'échelle de perroquet où chaque gain salarial d'une catégorie devient l'enjeu d'une autre, a été relancée. Le conflit de l'automne 1988 en fournit une parfaite illustration.

Pour tenter de pallier la saturation de la ligne A du RER, un système de pilotage semi-automatique permettant de réduire les intervalles, le Sacem, a été développé. En octobre 1988, il est mis en exploitation et s'ensuit une grève des conducteurs pour l'obtention d'une prime. En moins d'une semaine, elle est obtenue. Dès le 7 novembre, les ouvriers des ateliers de maintenance du réseau ferré entament un conflit en réponse à celui des conducteurs. Une semaine plus tard, rien ne se passe. En effet, sans stratégie salariale, la direction ne réagit qu'au rapport de force que chaque catégorie est susceptible de mettre en œuvre. Les ouvriers ne bloquant pas l'exploitation, la direction se sent légitime à ne pas ouvrir de négociation. La réaction ne se fait pas attendre. Les ouvriers commencent alors à bloquer les faisceaux d'aiguillages et, progressivement, le trafic des lignes A et B du RER diminue, jusqu'à l'arrêt total, obtenu le 28 novembre. Parallèlement, le conflit s'étend aux ateliers de maintenance du métro et des dépôts de bus. Il faudra attendre le 22 décembre pour que le trafic redevienne normal (Foot, 1994).

Ce conflit, qui pose de nouveau la question de la proportionnalité entre la cause d'un conflit et ses effets publics, met en cause également la gestion de l'entreprise. C'est à la gauche, revenue aux affaires depuis mai 1988, qu'il revient de se saisir de ce dossier. Michel Rocard, alors Premier ministre, sanctionne Paul Reverdy pour son incurie en anticipant sur sa mise en retraite et nomme Christian Blanc Président et Directeur Général de la RATP. Avec cette nomination, il est mis fin à la dyarchie au sein de l'organisation, source de conflit dès lors que le président ne se cantonne pas à ouvrir les séances du conseil d'administration et à procéder aux inaugurations.

Nommé en février 1989, le nouveau PDG tire rapidement les leçons de ce conflit et de la situation sociale dans l'entreprise. En particulier, le constat est fait que les conducteurs ne sont pas la seule catégorie à pouvoir bloquer l'exploitation du réseau ferré. Du point de vue de la continuité du service public, le projet AIME porté par les ingénieurs du réseau ferré se révèle donc impertinente. Christian Blanc annonce une réorientation de l'AIME dans le projet d'une nouvelle ligne de Métro Est Ouest Rapide (Météor) lors du conseil d'administration du 30 juin 1989 : « [Christian Blanc] encourage (...) le réseau ferré (...) à progresser dans les études sur l'automatisation intégrale de la marche des trains, qui permettront de faire de Météor, si le projet est retenu, un métro phare de la technologie française ».

Météor, né en juin 1987, a comme l'AIME pour origine la saturation de la ligne A du RER devenu manifeste lors du conflit du 20 décembre 1985 mais à la différence du second projet qui ne vise qu'à remanier les rapports de travail au sein du réseau existant, le premier projet a pour objectif essentiel de décharger cet axe. Son acronyme topographique le dit bien, Météor est avant tout une ligne, un tracé, et bien qu'il partage avec l'AIME la même préoccupation sociale, ce n'est pas sa seule fonction : « Nous voulions un métro automatique pour éviter les grèves, relancer la technologie française et



*offrir un meilleur service » (Jean Vivier, ingénieur en chef du Département du développement, RATP, La vie du Rail, Naissance d'un métro, octobre 1998).*

Ce changement d'horizon pour l'AIMT correspond à un double mouvement. D'une part, la technique prend le pas sur la géographie pour définir le projet. On constate en effet que, si la définition fonctionnelle de Météor reprend strictement celle du projet d'automatisation de la ligne 11, le tracé subit un travail d'adaptation important pour que Météor soit accepté. Le passage d'une ligne Est-Ouest à une ligne Nord-Sud en témoigne. De la même manière, le sens du nom Météor dit également cette transformation. Son acronyme ne veut plus rien dire. Il est devenu un nom propre qui désigne un système automatique. Désormais, la RATP peut écrire sur ses murs comme elle le fait le long du tapis roulant rapide de Montparnasse : « Météor serpente sur la ligne 14 », confirmant ainsi que Météor ne réfère plus à un tracé. Contrairement aux explications de Bruno Latour, cette absence de négociation sur la technique ne la condamne pas à subir le même sort qu'Aramis (Latour, 1992). Météor, comme projet technologique, vivra aux dépens, peut-on dire, de la pureté de son tracé.

Ce déport, hors du réseau existant, du projet d'AIMT a également pour fonction de neutraliser la question du rapport entre automatisation et conducteurs. Les conducteurs deviennent, en quelque sorte, spectateurs de la transformation du travail. C'est ailleurs que cela se passe : « *Il est parfaitement évident que dans la problématique retenue de construction d'une ligne nouvelle, ne se posent pas les problèmes de reconversion des conducteurs qui se poseraient immédiatement dans l'hypothèse où on transformerait une ligne en exploitation pour l'adapter à l'automatisation intégrale* » (Christian Blanc au Comité d'Entreprise du 22/11/1989). Il n'y a plus lieu de discuter. Tout débat sur l'automatisation des lignes existantes est suspendu à la mise en exploitation de Météor. Pourtant, dans le même temps, il est annoncé que : « *Météor préfigure le métro de demain : toutes les lignes seront progressivement modernisées à son exemple* » (plaquette RATP, Météor une nouvelle ligne au cœur de l'Île-de-France).

Cette mise en suspens de la question du suicide voyageur dans le réseau existant par la mise hors champ des techniques efficaces pour sa prise en compte, renvoie les conducteurs à une situation d'extériorité à leurs conditions de travail. Comme sidérés, ils ne trouvent plus les mots pour en parler. Ainsi au début des années 90, c'est à mi-mots qu'ils évoquent le fait d'accepter le suicide voyageur comme une des conditions du métier :

*« Si vous faites une bêtise, une faute de sécurité, vous payez argent comptant. Vous comprenez. C'est ce qui fait la valeur du travail. Ça fait partie du salaire aussi. »* (entretien avec un conducteur. 15/04/1993)

*« Dans le stage, on nous disait souvent : « Si vous avez un incident ou un suicide par exemple ». Cela m'a choqué. J'ai refusé d'entrer dans cette logique, enfin pas vraiment sinon je serais parti. Je ne l'ai pas refusé à ce point, mais je ne l'ai pas totalement accepté. Je me suis dit : « Si l'un des aspects du métier, c'est d'avoir à tuer quelqu'un, c'est vraiment comme cela que je l'ai ressenti, je ne veux pas rester là-dedans. » »* (entretien avec un conducteur devenu agent de maîtrise. 26/02/1996)

Cette difficulté des conducteurs à parler du suicide semble d'autant plus forte qu'il existe un ailleurs du réseau dans lequel fonctionne « *un métro rapide, flexible et sûr* » (Christian Blanc, Le Monde du 05/07/1990) et que ce métro est sans conducteurs : « *Entièrement automatique, Météor est sûr, régulier, efficace* » (Météor une nouvelle ligne au cœur de l'Île-de-France, RATP). Le silence des conducteurs fait probablement « écho » au silence de la direction, qui use du mot automatisme pour parler, sans le nommer, d'un autre objet technique : les portes palières. Ce n'est que dans des scénarios relativement fermés qu'elle s'autorise à dire le rôle de ces objets : « *[Les portes palières] éviteront les suicides et les intentions malencontreuses de personnes ou d'objets sur la voie qui constituent la cause majeure d'interruption de service* » (Présentation de Météor au conseil d'administration de la RATP du 14/01/1994).

Cette situation permet probablement de comprendre le processus par lequel le suicide voyageur échappe continûment à sa prise en compte par des syndicalistes dans l'espace du travail et de l'organisation. Ainsi quand, en septembre 1998, la direction confie à un administrateur CGT le soin de réfléchir à la création d'un lieu « indépendant de l'entreprise », ce qui deviendra l'IAPR, pour aider les agents agressés, c'est assez spontanément que le secrétaire général du SAT, syndicat des conducteurs par excellence, saisit cette opportunité pour demander que le suicide voyageur soit intégré dans ce lieu du dehors.

Durant toute cette période, que ce soit du côté de la direction ou des syndicalistes, on assiste à un déploiement de stratégies de fait — que ce soit par l'invention de « l'intrusion sur voie », la subversion de Météor par l'AIMT, l'institution de l'IAPR ou les silences des conducteurs — qui ont mis hors champ la possibilité même de parler et donc de penser la relation entre les conducteurs, les voyageurs et les portes palières. Cette relation est devenue une pensée du dehors de la conscience, désormais inaccessible à être saisie vraiment. Cette éclipse de la conscience du suicide voyageur est une sorte de conscience « empêchée », au sens de l'activité empêchée de Y. Clot (Clot, 1999 : 186-186). Elle entrave l'action. Le plan de modernisation stratégique du métro, dont l'horizon est 2020, porte les marques de l'impensé radical de cette question de la relation entre le travail de conduite et les suicides voyageurs.

## **BIBLIOGRAPHIE**

- Amalberti, R. ; Barriquault, C. 1999. « Fondements et limites du retour d'expérience », *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 91, 67-75.
- Boltanski, L. ; Thévenot, L. 1987. *Les économies de la grandeur*, Paris, CEE-PUF.
- Bourdieu, P. 1982. *Ce que parler veut dire. L'économie des échanges linguistiques.*, Paris, Fayard.
- Callon, M. ; Rabeharisoa, V. 1999. « La leçon d'humanité de Gino », *Réseaux*, n° 95, 197-233.
- Clot, Y. 1999. *La fonction psychologique du travail*, Paris, Puf.
- Cru, D. 1985. « Les tailleurs de pierre, langue de métier et organisation du travail », *Travail*, n° 7, 48-55.
- Cru, D. 1997. « La paradoxale éloquence sur la peur des agents de conduite des trains : clamer la peur pour calmer l'angoisse », *Actes du « Colloque international de psychodynamique et psychopathologie du travail »*. 30 et 31 janvier 1997. CIPPT. Paris, CNAM. 2: 149-162.
- Dejours, C. 1980. *Travail, usure mentale. Essai de psychopathologie du travail*, Paris, Le Centurion.
- Dejours, C. 1993. *Travail, usure mentale. Suivie d'un addendum théorique : De la psychopathologie à la psychodynamique du travail*, Paris, Bayard.
- Deleuze, G. 1969. *Logique du sens*, Paris, Minuit.
- Foot, R. 1987. « L'automatisation dans l'ombre d'un conflit », *Travail*, n° 13, 62-64.
- Foot, R. 1994. « Un corporatisme à l'épreuve des voyageurs », *Travail*, n° 31, 63-100.
- Foot, R. 2005. « Faut-il protéger les métros des voyageurs ? ou l'appréhension du voyageur par les ingénieurs et les conducteurs », *Travailler*, n° 14, 169-206.

- Foucault, M. 1994. « La vérité et les formes juridiques », *Dits et écrits. Tome II. 1970-1975*. Defert, D. ;Ewald, F. Paris, Gallimard: 538-646.
- Girin, J. 1995. « Les agencements organisationnels », *Des savoirs en action*. Charue-Duboc, F. Paris, L'Harmattan: 233-279.
- Latour, B. 1992. *Aramis, ou l'amour des techniques*, Paris, La Découverte.
- Latour, B. 1999. *Politiques de la nature. Comment faire entrer les sciences en démocratie*, Paris, La Découverte.
- Quin, C. 1985. *Mêlez-vous de vos affaires!*, Paris, J.-Cl. Lattès.
- Ure, A. 1836. *La philosophie des manufactures*, Bruxelles, Hauman.